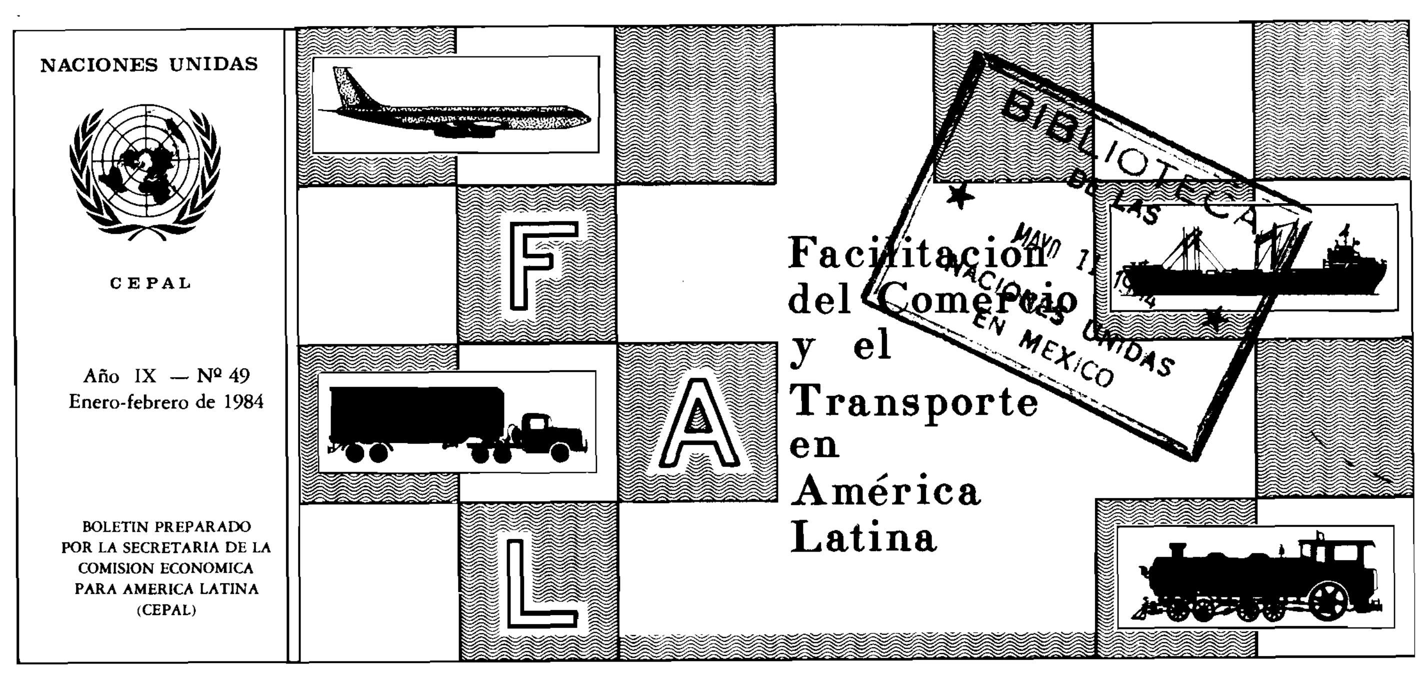


PUESTA EN MARCHA DEL SISTEMA VIPLOC EN ESTADOS UNIDOS

A fines de 1983 ha entrado en vigencia en los puertos de la costa oriental y de la costa atlántica de los Estados Unidos, un sistema localizador de naves en puerto (*Vessel In-Port Locator System o VIPLOC*), elaborado de conformidad con un acuerdo de cooperación entre la Administración Marítima, (Ministerio de Transportes) y el Marine Exchange of the San Francisco Bay Region, organismo empresarial que agrupa a los principales armadores y agentes de naves de California.

VIPLOC es un sistema de información computacional destinado a registrar el movimiento de naves a la entrada, a la salida y en el área portuaria misma, y ha sido diseñado para servir como prototipo básico en una cámara marítima local. Esta red puede ser empleada potencialmente para establecer un sistema nacional de registro de movimiento de buques.

Como todo sistema computacional, VIPLOC depende de tres elementos interrelacionados: el equipo físico (*hardware*), el sistema lógico de operación (*software*) y los servicios de comunicaciones (*services*).

El sistema está compuesto de los siguientes archivos:
Archivo de movimiento de buques. Es el archivo central del VIPLOC y registra el tiempo estimado y efectivo de arribo y zarpe y la ubicación de todos los buques, por su nombre y bandera.
Archivo de características de la nave. Se compone de los datos básicos del buque, que cambian raras veces (número del Lloyd's, tonelajes neto y bruto, pabellón, tipo, etc.).

Archivo de la actividad en la bahía. Registra el movimiento de naves dentro de la bahía (de sitio de atraque a sitio de atraque y/o a fondeadero, astillero, dique, etc.) e indica asimismo los datos de las compañías de remolque y de los prácticos relacionados con el movimiento.

Archivo histórico del buque. Contiene el registro histórico de la llegada y zarpe de los buques, extraído de los tres archivos anteriormente citados, y se incluye en el prototipo como una referencia potencial para el banco nacional de datos (*National Vessel Traffic Information System*).

Archivo del agente/operador. Comprende el código abreviado, nombre y código de control de facturas de los agentes marítimos, así como la dirección y el código de facturación.

El VIPLOC provee al usuario el acceso instantáneo a la información contenida en sus archivos. Los datos contenidos en los archivos también son utilizados para imprimir automáticamente los siguientes informes diarios:

VDA. Indica los tiempos estimados de llegada (ETA) y de zarpe (ETD) de las naves con cinco días de antelación;

VIP. Proporciona los nombres de todos los buques en la bahía en una fecha determinada;

VAR. Señala los nombres de los buques que han llegado o salido dentro de un período de 24 horas (0001-2400).

HAR. Registra todos los movimientos de buques en la bahía dentro de un período de 24 horas.

Además, el VIPLOC contiene programas de rutina que se manejan como actividades especiales. Entre otros, merecen citarse los siguientes programas:

Archivos. Traslada los datos de tráfico y ubicación de los buques salidos al Archivo Histórico de Naves, a fin de formar un registro permanente de su posición en un tiempo determinado.

Facturación. Imprime un resumen de las llegadas de buques en una fecha dada y acumula un archivo de datos de facturación para los agentes u operadores a quienes se debe cobrar por servicios a la llegada. El departamento de Contabilidad debe imprimir periódicamente las facturas y mantener el registro de los datos.

Informes. Imprime un informe mensual del número de buques llegados con indicación de la bandera, tipo de nave, agente, puerto y sitio de atraque.

Según el manual de instrucciones para el funcionamiento del VIPLOC (*Training and Operations Manual*), preparado por Marine Exchange of the San Francisco Bay Region para la Administración Marítima, "aunque este programa es el primero en su género, para aprender a usarlo no se requiere un conocimiento profundo de procesamiento de datos, lenguaje de programación, operaciones computacionales o habilidad programadora". El manual, que tiene más de 130 páginas e incluye los códigos del sistema VIPLOC, los formatos de los archivos y los modelos de los informes, ofrece un completo y detallado plan para la aplicación práctica del novedoso programa de información de tráfico marítimo.

Mayores informaciones sobre el sistema VIPLOC pueden solicitarse directamente por correo a Mr. Robert T. Langner, Executive Director, The Marine Exchange of the San Francisco Bay Region, 303 World Trade Center, San Francisco, California 94111, U.S.A.

TRANSPORTE POR CARRETERA Y ENERGIA

Este es el título de un estudio efectuado por encargo de la División de Transportes de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas y que ha sido distribuido conjuntamente por las Naciones Unidas y la Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU).

Participaron en este importante estudio internacional los institutos científicos de la República Federal de Alemania, de Bélgica, Francia, Hungría y de los Países Bajos. Los resultados de estos cinco estudios nacionales se resumen en un informe de síntesis, redactado por el Profesor A. Cotta, de la Universidad de Paris Dauphine y el Dr. J.H.P. Van Rens, del Netherlands Institute of Transport de Rijswijk. La mencionada publicación ha aparecido ya en español, francés e inglés.

En esencia, el estudio conduce a las siguientes conclusiones:

1) La importancia relativa de los transportes en el consumo global de energía se sitúa en el 17%. Sin embargo, el costo monetario de la energía petrolera consumida en los transportes no sobrepasa como promedio el 1% del producto interno bruto.
2) La contribución de los transportes por carretera en las economías de energía no puede ser espectacular puesto que no representa más que el 12% del consumo total de energía (9% para los pasajeros y 3% para las mercancías). Si se consideran solamente los transportes por carretera de mercancías a larga distancia (más de 200 kilómetros), ese porcentaje no sobrepasa el 1%.
3) Las economías de energía sólo pueden ser el resultado de dos políticas, una de substitución intermodal y otra de substiución intramodal, es decir, propia de los transportes por carretera.
4) Los límites de una política de transferencia intermodal son esencialmente de orden técnico y no pueden ser desplazados. Dada su estrechez, imponen a la substitución posible entre el ferrocarril y la carretera, economías de energía sumamente restringidas: el 2/10000 del consumo total de energía.
5) En cambio, la zona de economía de energía de naturaleza intramodal es mucho más vasta. En efecto, para los transportes por carretera de personas, es factible encarar una baja del 20 al 25% del consumo energético del sector, a mediano plazo, gracias a una tasa de renovación ideal de los vehículos, que está relacionada con un buen mantenimiento y con una mejora de las infraestructuras de carreteras y de las condiciones de circulación, así como con los progresos técnicos realizados por los constructores.

En los transportes de mercancías por carretera, las economías de energía que se pueden esperar de una política intramodal pueden derivarse de tres tipos de factores:
El primero, de orden tecnológico, concierne a las mejoras de los rendimientos energéticos de los vehículos; el segundo se refiere a la gestión del vehículo, por lo tanto es relativo a la mejora de la elección, de la utilización y de la manera de conducir el vehículo, y el tercero, de orden reglamentario, se refiere a las medidas que deben adoptar los poderes públicos, relativas tanto a la armonización óptima de los pesos y dimensiones, como a estímulo fiscal para comprar vehículos de mayor rendimiento o a la organización del mercado tendiente a reducir los retornos sin carga o a aumentar la capacidad de porteo de diversas categorías de vehículos.

El sistema señalado podría dar lugar a mediano plazo a una reducción del consumo de entre 15 y 40%.

El informe de síntesis, al igual que los estudios nacionales de referencia, pueden solicitarse a la Secretaría General de la IRU, Centro Internacional, 3 Rue de Varembé/BP 44/1211 Ginebra, Suiza.

COOPERACION CEPAL/ALADI EN MATERIA DE COMPUTACION

Se encuentra en funcionamiento desde fines de 1983 el Banco de Datos de Comercio Exterior de América Latina y el Caribe (BADECEL), que es un sistema de cooperación en materia computacional entre la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) y la CEPAL, que contó inicialmente con aportes del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

La ALADI, que acaba de mejorar sustancialmente sus equipos de computación, suministra la información básica a la División de Estadística y Análisis Cuantitativo de la CEPAL, que la procesa para establecer la correlación entre la clasificación estadística de los respectivos países y la Clasificación Uniforme para el Comercio Internacional (CUCI),la Clasificación Industrial Internacional Uniforme (CIIU) y la Clasificación de la UNCTAD.

Según la publicación *Síntesis ALADI* 3/83, de julio-septiembre de 1983, el nuevo computador de la ALADI tiene las siguientes características básicas: 768 de memoria central, 1 200 de discos magnéticos, capacidad modular de ampliación, terminales, un sistema operativo de orientación transaccional y buena capacidad de comunicaciones. Tales características permiten mantener una política de procesamiento de datos muy amplia, posibilitando aplicaciones en tiempo real y en tiempo diferido, programación en lenguajes de alto nivel, utilización de sistemas basados en banco de datos, instalación de terminales en diferentes unidades de la Secretaría y en las representaciones ante la ALADI, comunicación con computadores de organismos de otros países y procesamiento no preprogramable mediante lenguajes de consulta al banco de datos orientados al usuario final. Por su parte, la CEPAL mantiene un servicio de retroalimentación con la ALADI y está desarrollando un proyecto de cálculo del comercio exterior para los once países de la ALADI.

Lógicamente, el alcance de la colaboración entre la ALADI y la CEPAL en esta importante materia depende de las informaciones que le suministren los países de la región, las que no siempre son proporcionadas con la debida oportunidad para poder contar con estadísticas actualizadas sobre el comercio exterior.

RECRUDECIMIENTO DE LOS FRAUDES MARITIMOS

Un reciente estudio de la UNCTAD, titulado *Examen y análisis de las medidas que podrían adoptarse para reducir al mínimo la frecuencia del fraude marítimo y la piratería* (TD/B/C.4/AC.4/2, de 21 de septiembre de 1983), pone de relieve los distintos actos fraudulentos en la esfera del transporte marítimo, pasa revista a las actividades en la materia de otras organizaciones internacionales y propone posibles medidas para reprimir dichas prácticas delictuales.

La preparación del citado estudio obedeció a una resolución de la Comisión del Transporte Marítimo (49 (X) del décimo período de sesiones) que acordó crear un grupo intergubernamental *ad hoc* (GG) para estudiar los medios de combatir el fraude marítimo, incluida la piratería, y pedir a la Secretaría de la UNCTAD que preparase un informe completo y en profundidad sobre esa materia, antes de la reunión del grupo, a fin de facilitar la labor del mismo.

El grupo, que había sido convocado primitivamente para iniciar sus labores el 28 de noviembre de 1983, debió postergar su reunión hasta marzo de 1984, por atraso en la traducción del citado informe a todos los idiomas oficiales de las Naciones Unidas.

Según el estudio de la UNCTAD, dada la variedad de actos ilegales generalmente incluidos en la expresión "fraude marítimo", es difícil examinar a fondo todas las variantes que pueden producirse. Por ese motivo, ha establecido las siguientes categorías principales: 1) fraudes documentales; 2) fraudes relacionados con la póliza de fletamento; 3) fraudes relacionados con el seguro marítimo; 4) fraudes de desviación; 5) otros fraudes, y 6) piratería.

Con respecto a los fraudes documentales, el documento más importante es el conocimiento de embarque, con su triple función de recibo de las mercancías por el porteador, prueba del contrato de transporte de las mercancías y, lo que es más importante, documento de título o título representativo de las mercancías. El dolo puede ir desde la falsificación de un conocimiento de embarque de mercancías inexistentes hasta el envío de materiales sin valor en lugar de las mercaderías especificadas en el conocimiento y, aunque menos frecuente, la falsificación de cartas de crédito.

En el caso de los fraudes relacionados con la póliza de fletamento, cabe mencionar los cometidos por el fletador contra el

armador, al que no paga el precio del fletamento, o los perpetrados por el armador, en contra del fletador o de los cargadores, mediante la extorsión de un flete adicional.

Los tipos de fraude relacionados con el seguro marítimo son muy diversos. A veces consisten en declaraciones falsas u ocultación al asegurador de un hecho material, relativo por lo general al valor asegurado (ya sea de la carga o del buque), y a veces puede referirse a su propia existencia. También se presenta el caso del barrenado o hundimiento intencional de un buque sobreasegurado o con una carga sobreasegurada o inexistente. Otra variante consiste en inventar la desaparición de una nave, la que "reaparece" más tarde con un nuevo nombre y otra nacionalidad. Además, son muchos los casos de fraude relacionados con siniestros asegurados de la carga, ya sea por sobreestimación intencional del volumen del embarque o por reclamaciones por pérdidas y daños exagerados respecto de su valor.

El fraude de desviación consiste en el robo de la carga, mediante la desviación del buque hacia otro punto de destino que el convenido y la venta de la mercancía en beneficio del armador, el que posteriormente hunde el buque o lo hace desaparecer, cambiándole el nombre, la propiedad nominal y el país de matrícula. Este tipo de fraude solamente se puede presentar en regiones en que, debido a la guerra, a desordenes públicos o a otros factores, quedan zonas portuarias sin vigilancia y control adecuados, en las que pueden efectuarse esas ventas ilegales sin gran riesgo de sanción.

En la categoría de "otros fraudes" se incluyen los distintos tipos relacionados con las agencias o con la hipoteca naval, así como los dolos cometidos en relación con las actividades portuarias.

El término "piratería" se utiliza con frecuencia en un sentido amplio para referirse a toda una serie de actos violentos cometidos en el mar, que no corresponden en absoluto a la definición de piratería en el derecho internacional. Según se define en el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, cuya redacción es igual a la del artículo 15 de la Convención de Ginebra sobre la alta mar, de 1958, constituye piratería "todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada, y dirigidos: i) contra un buque o una aeronave en alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos; ii) contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado...".

En realidad, como señala el informe, el número creciente de hurtos, robos con violencia, atentados e incluso asesinatos que, según se tiene noticia, han sido perpetrados por bandas de tres, cuatro y aún 30 hombres que utilizan una gran variedad de embarcaciones, "pueden producirse tanto en una zona portuaria o mar territorial, cuando los buques están esperando entrar en un puerto o atraviesan un estrecho, como en alta mar. En este sentido, los incidentes publicados contra buques mercantes parecen haber sido provocados por bandas que tienen su base en tierra".

Entre las posibles medidas para reducir los casos de fraude marítimo, el informe que la UNCTAD propone las siguientes:

Medidas preventivas

1. Fraudes documentales: precauciones que debe adoptar el comprador de mercancías, registro central de conocimientos de embarque, un conocimiento de embarque "seguro", superservicio bancario en los arreglos de carta de crédito.
2. Fraudes relacionados con la póliza de fletamento: concesión de licencias a los porteadores, mejoramiento de la reunión y difusión internacional de información.
3. Fraudes por desviación: registro de los buques, control de movimiento de los buques e identificación de los buques.
4. Fraudes relacionados con el seguro marítimo: aplicabilidad de las sugerencias anteriores y sugerencias sobre el seguro de la carga.
5. Otros tipos de fraude: concesión de licencias a los agentes marítimos, registro internacional de hipotecas navales y sugerencias sobre fraudes relacionados con los puertos.
6. Piratería: ampliación de la definición de piratería y otras sugerencias.

Medidas correctivas

1. Acciones civiles.
2. Acciones penales: conceptos de jurisdicción y extradición; convención sobre jurisdicción y extradición en materia de fraude marítimo.

Como lo ha señalado la UNCTAD, el fraude marítimo y la piratería han sido considerados en diversos foros y han dado lugar a la creación de una organización internacional no gubernamental, la Oficina Marítima Internacional (*International Maritime Bureau*), establecida bajo los auspicios de la Cámara Internacional de Comercio (CIC), y cuya función principal consiste en combatir el problema a nivel privado.

Aunque es difícil calcular el monto a que asciende anualmente el total de fraudes marítimos, la revista *Business World*, órgano trimestral de la CIC, lo ha estimado recientemente en mil millones de dólares, sumadas las pérdidas en dinero y especies. Es lógico entonces que los organismos internacionales, intergubernamentales y privados, del comercio y de los armadores, se preocupen por buscar soluciones a este grave problema, que afecta tanto a las naciones industrializadas como a los países en desarrollo.

EL CODIGO DE CONDUCTA DE LAS CONFERENCIAS MARITIMAS (I)

Como se había anunciado en el *Boletín FAL* No. 44, de marzo-abril de 1983, la Convención de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas entró en vigor el 6 de octubre de 1983, seis meses después de haberse cumplido los requisitos establecidos en su artículo 49, de contar con no menos de 24 Partes Contratantes que reunieran entre sí el 25% del tonelaje bruto mundial.

En la actualidad, 59 países, que representan el 28.7% del tonelaje mundial, son Partes Contratantes del convenio, entre los cuales figuran 15 de América Latina y el Caribe, a saber: Barbados, Brasil, Costa Rica, Cuba, Chile, Ecuador, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaica, México, Perú, Trinidad y Tabago, Uruguay y Venezuela. Otros Estados miembros son: Bélgica, China, Francia, India, Indonesia, Países Bajos, República Democrática Alemana, República Federal de Alemania, Unión de las Repúblicas Socialistas Soviéticas y Yugoslavia, para citar solamente aquellos que poseen marinas mercantes de cierta importancia.

Con el fin de difundir los conceptos más importantes de este instrumento de política naviera, el *Boletín FAL* inicia una sección de preguntas y respuestas sobre el tema, como lo hiciera acerca del Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al amparo de los Cuadernos TIR, en su columna *Catecismo TIR*.

Se invita, pues, a los lectores a formular sus preguntas respecto de cualquier asunto relacionado con el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas (en adelante, denominado simplemente Código de Conducta).

Para empezar, hé aquí algunas cuestiones que parece interesante aclarar.

¿Podría considerarse que el Código de Conducta institucionaliza un monopolio, al reglamentar las actividades de las Conferencias Marítimas?

- En absoluto, porque el usuario puede embarcar en buques no conferenciados y porque las Conferencias no son consideradas monopolios ni aun en los países que tienen leyes antimonopólicas muy estrictas, como los Estados Unidos.

¿No podría decirse que la distribución de cargas según el sistema 40-40-20 constituye un monopolio?

- No, porque monopolio, según la definición del *Diccionario de la lengua española*, es el "aprovechamiento exclusivo de alguna industria o comercio, bien provenga de un privilegio, bien de otra causa cualquiera", situación que no ocurre en el caso del transporte marítimo, ya que, como se ha dicho, se puede embarcar en buques no conferenciados y en el caso de aquellos participantes de una conferencia, se aplica el sistema 40-40-20, que se considera equitativo: 40% en buques del país importador, 40% en naves del país exportador y el 20% restante, de libre disposición en barcos de cualquier bandera.

PUBLICACIONES DE INTERES

- Se encuentra a la venta el libro *South American Ports Handbook 1983*, de Frank V.H. Wylie, tercera edición del manual editado por el Grupo Gramado de agentes marítimos, cuyas 650 páginas contienen información actualizada sobre instalaciones portuarias, reglamentaciones en materia de transporte marítimo y tablas de distancia entre puertos sudamericanos. La publicación puede solicitarse en Chile, a Ultramar Agencia Marítima Ltda., casilla 193-D, Santiago, y en el resto de los países, a Agencia Marítima Internacional S.A., Av. Julio A. Roca 710, 1067, Buenos Aires, Argentina, acompañando un cheque por 65 dólares, valor que incluye el franqueo aéreo.
- La Corporación Internacional de Desarrollo para América Latina (CINTAL) realizó un seminario sobre Transporte Marítimo Internacional en Santiago de Chile, los días 26 y 27 de enero de 1984, dictado por especialistas de alto nivel. Los temas abordados fueron: Importancia del transporte marítimo, Situación portuaria chilena, Transporte multimodal y unitarización de cargas, Transporte marítimo de fruta fresca y Transporte marítimo de productos forestales. El texto de las exposiciones puede solicitarse directamente a CINTAL, Av. Bilbao 2575, Santiago de Chile, al precio de 3 500 pesos chilenos, más franqueo (300 pesos en Chile y $500 en el resto de América Latina).
- La revista mensual de infraestructura, que se edita bajo el título *Desarrollo Nacional América Latina*, ofrece a los funcionarios de gobierno o a quienes trabajan para una empresa pública o privada relacionada con el desarrollo nacional, una suscripción gratuita por un año. Para recibir dicha suscripción basta escribir a: *Desarrollo Nacional*, No. 3, Gul Crescent, Singapore 2262, Singapore.
- Entre las recientes publicaciones de *Fairplay*, figuran *Shipping for Profit, a guide to stevedoring management*, de J.R. Van Plantinga, y *Managing Ships*, de John M. Downard, las que pueden adquirirse en *Fairplay Publications Ltd.*, 52-54 Southwark Street, London SE1 1UJ, Inglaterra, al precio de 16 dólares cada una.
- Los siguientes libros han sido ofrecidos con descuentos especiales por la editorial John Wiley and Sons Ltd., Baffins Lane, Chichester, Sussex P019 1UD, Inglaterra: *Workboats*, de K.D. Troup y otros doce especialistas, al precio de 51.50 dólares; *Planning and Design of Ports and Marine Terminals*, de H. Agerschou, H. Lundgren y T. Sorensen, a 64.50 dólares, y *Seaport Systems and Spatial Change*, editado por B.S. Hoyle y D. Hilling, a 48.95 dólares.
- Se ha publicado recientemente el *Diccionario del comercio exterior*, de Domingo Valentín Budic, obra bilingüe que contiene la terminología económica, comercial, aduanera, marítima, financiera, bancaria, jurídica, técnica y operativa de utilización corriente en el comercio internacional, con un apéndice sobre las instituciones internacionales que cooperan en áreas relativas al comercio internacional. Este diccionario puede ser solicitado a Ediciones Depalma, Talcahuano 494, Buenos Aires 1013, Argentina.

NOTICIARIO DE FACILITACION

- La enmienda al Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional de la Organización Marítima Internacional (OMI), que introduce el sistema de "aceptación tácita", entrará en vigor el 2 de junio de 1984. El nuevo procedimiento hará más expedita la aceptación de las modificaciones al citado convenio, ya que establece que éstas se harán efectivas automáticamente 15 meses después de haber sido aprobadas por los dos tercios del Comité de Facilitación de la OMI, sin necesidad de ratificación.

- El Puerto de Oakland, California, ha desarrollado un Programa Internacional de Capacitación y Administración Portuarias, que se ofrece para ser dictado en cualquier país que lo solicite. El programa, creado en 1981, está orientado a todo el personal de más alto rango y de nivel medio, así como a gerentes de operación portuaria. El proceso incluye: Plan modelo de operaciones, Manual de procedimientos, Guía de lecciones y Guía para instructores. Funcionarios del Puerto de Oakland han suministrado asistencia técnica a México durante un año en puertos mexicanos, así como a Kuwait y Arabia Saudita. Los interesados deben dirigirse a: Mr. Walter A. Abernathy, Executive Director, Port of Oakland, P.O. Box 2064, Oakland, California 94604, U.S.A.
- El Segundo Simposio Internacional de Ferrocemento se efectuará en Bangkok, Tailandia, entre el 8 y el 12 de enero de 1985. Ha sido organizado por el Instituto Asiático de Tecnología, bajo los auspicios del Instituto Americano del Concreto y la Unión Internacional de Laboratorios de Investigación y Prueba de Materiales y Estructuras. Previamente al simposio, se ofrecerá un breve curso de diseño y construcción de estructuras de ferrocemento. Los interesados pueden obtener mayores antecedentes dirigiendose por carta a Mrs. Lilia R. Austriaco, Secretary, Second International Symposium on Ferrocement, IFIC/AIT, G.P.O. Box 2154, Bangkok, Tailandia.
- El Centro de Estudios Navieros, de Valparaíso, Chile, ha anunciado que el 9 de abril de 1984 se iniciará la sexta versión del Programa de Posgrado en Administración Naviera. El programa está orientado a entregar una alta especialización a distintos profesionales, aportándoles el concurso de una variedad de disciplinas teórico-prácticas que el ejercicio del transporte marítimo requiere en el mundo contemporáneo.



NACIONES UNIDAS
División de Transporte y Comunicaciones de la CEPAL
Casilla 179—D
Santiago — Chile

IMPRESOS
VIA AEREA

01485:FAL



BIBLIOTECA
CEPAL - COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA
APARTADO POSTAL 6-718
06600 MEXICO, DF
MEXICO

